Gemischte Reisen nach privatem See- und Binnenschiffahrtsrecht.

Auszug

aus der

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktor-Würde
bei der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität zu Halle-Wittenberg

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

vorgelegt von

Otto Lang
Referendar zu Hamburg.

1921
Druck von Rößler & Herbert (Inhaber Paul Braus) Heidelberg.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41534918_0259

1. Einleitung.

Unter „gemischten Reisen“ sind solche Schiffsreisen zu verstehen, die einheitlich über See und Binnengewässer führen.

2. Die verschiedenen Fälle von gemischten Reisen.

Gleichmäßige Rechtsregeln lassen sich für gemischte Reisen im allgemeinen nicht aufstellen. Es sind die vier folgenden typischen Fälle von gemischten Reisen zu unterscheiden:

I. Ein Schiff beginnt oder beendigt seine Seereise auf einem Binnengewässer oder durchfährt ein solches während einer Seereise.
   Beispiel: Ein Ozeandampfer von der Nordsee kommend, fährt die Elbe bis Hamburg hinauf.

II. Ein der Binnenschiffahrt dienendes Schiff überschreitet ausnahmsweise die Grenzen des Binnengewässers und befährt Gebiete, die der See angehören.
   Beispiel: Ein in der Regel von Hamburg nach Cuxhaven fahrender Passagierdampfer macht ausnahmsweise eine Reise von Hamburg nach Helgoland.

III. Ein Schiff macht regelmäßig Reisen, die gleichzeitig Fluß- und Seereisen sind.
   Beispiel: Ein Dampfer fährt regelmäßig von Köln den Rhein hinunter und zur See weiter nach London.

IV. Ein bald zu Seereisen, bald zu Flußreisen verwandtes Schiff macht eine Fahrt auf Binnengewässern und See gleichzeitig.
   Beispiel: Ein bald auf der Elbe, bald auf der Nordsee verwendeter Schlepper macht eine Fahrt von Hamburg nach Rotterdam.

3. Die einzelnen bei gemischten Reisen auftretenden Rechtsfragen.

Bei gemischten Reisen können folgende Rechtsverhältnisse Anlaß zur Untersuchung der Frage geben, ob die Vorschriften des Seerechts oder des Binnenschiffahrtsrechts anzuwenden sind:

1. die Rechtsstellung des Schiffseigentümers,
2. die Rechtsstellung des Schiffers,
3. die Rechtsstellung der Schiffsmannschaft,

4. der Eigentumsübergang nach § 474 HGB.,
5. Fracht- und Passagierverträge,
6. Haverei,
7. Bergung und Hilfsleistung,
8. Schiffszusammenstöße,
9. Schiffsgläubigerrechte,
10. Versicherung.

4. Allgemeine Gesichtspunkte.

A. Einheitliche Beurteilung während der ganzen Reise?

Entgegen der herrschenden Ansicht stehe ich auf dem Standpunkte, daß es grundsätzlich möglich ist, Rechtsvorgänge, die während einer gemischten Reise entstehen, unter Umständen nach verschiedenem Rechte zu beurteilen.

Unmöglich ist allerdings eine getrennte Behandlung in den Fällen, in denen die Anwendung eines Rechtes aus allgemeinen Gesichtspunkten geboten erscheint. Dies ist der Fall, wenn es sich handelt:

1. um den Eigentumsübergang nach § 474 HGB.,
2. um die Rechtsstellung des Schiffers,
3. um die Rechtsstellung der Schiffsmannschaft,
4. um Schiffsgläubigerrechte.

Stets einheitlich — und zwar immer nach Seerecht — sind auch die bei gemischten Reisen auftretenden versicherungsrechtlichen Fragen zu beurteilen, und zwar kraft der positiven Gesetzesvorschrift in § 147 VVG.

Eine verschiedene Beurteilung der entstehenden Rechtsfragen erscheint dagegen möglich, wenn es sich handelt:

1. um die Rechtsstellung des Schiffseigentümers,
2. um Fracht- und Passagierverträge,
3. um Fälle der Haverei,
4. um Schiffszusammenstöße,
5. um Fälle der Bergung und Hilfsleistung.

Die Schwierigkeiten, die sich aus der verschiedenen Behandlung der soeben aufgezählten Rechtsfälle deshalb ergeben, weil diese Rechtsfälle Grundlage für Schiffsgläubigerrechte werden können, letztere aber gemäß dem oben Ausgeführten einheitlich zu beurteilen sind, können dadurch behoben werden, daß man die Schiffsgläubigerrechte, unabhängig davon, ob sie durch einen dem HGB. oder dem BSchG. unterstehenden Rechtsvorgang begründet sind, einheitlich nach einem Rechte beurteilt.

B. Seeschiff — Flußschiff.

Bei der Untersuchung der Frage, ob im einzelnen Falle Seerecht oder Binnenschiffahrtsrecht anzuwenden ist, sind die Begriffe „Seeschiff“ und „Flußschiff“ („Binnenschiff“) nicht heranzuziehen. Diese Begriffe sind m. E. von Wissenschaft und Rechtssprechung ohne innere Begründung herausgebildet worden.

C. Der Charakter der Reise.

Der Charakter der Reise ist nicht maßgebend für die Beurteilung der Frage, ob bei gemischten Reisen HGB. oder BSchG. anzuwenden ist. Weder der „Rechtscharakter“ (Mittelstein) noch der „wirtschaftliche Charakter“ der Reise (Förtsch) lassen sich in allen Fällen zweifelsfrei feststellen.

D. Das Seerecht als das speziellere Recht.

Der Ansicht Pappenheims und Mittelsteins, daß dem Seerecht als dem „stärkeren“ Rechte in Zweifelsfällen der Vorzug zu geben sei, kann nicht beigepflichtet werden. Es ist nicht einzusehen, inwiefern das Seerecht stärker sein soll als das Binnenschiffahrtsrecht.

Dagegen muß dem Seerecht in gewissen Fällen der Vorrang eingeräumt werden, weil es das „speziellere“ Recht ist.

E. Bestimmung und Verwendung des Schiffes.

Ob ein Schiff zur Seefahrt oder Binnenschiffahrt „bestimmt“ ist, kann nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein. Es kommt vielmehr auf die „tatsächliche Verwendung“ des Schiffes an.

F. Regelmäßige Verwendung und Bauart des Schiffes. Eintragung ins Schiffsregister.

Die „regelmäßige Verwendung“ eines Schiffes kann als Argument bei der Entscheidung der Frage verwertet werden, ob HGB. oder BSchG. zu gelten hat.

Dagegen kann die Bauart und Ausrüstung des Schiffes nicht ausschlaggebend sein, auch nicht der Umstand, ob das Schiff im See- oder Binnenschiffahrtsregister eingetragen ist.

5. Beurteilung der einzelnen Rechtsfragen bei den verschiedenen Fällen von gemischten Reisen.

Fall I: Alle auftretenden Rechtsfragen sind nach Seerecht zu beurteilen, gleichgültig, ob das Schiff sich auf der See oder

auf einem Binnengewässer befindet. Nur dann, wenn ein Schiff, das von einem an einem Binnengewässer gelegenen Hafenplatze eine Seereise antritt, Güter oder Passagiere mitnimmt nach einem Platz, der weiter seewärts an demselben Binnengewässer liegt — oder umgekehrt —, gilt mangels Parteivereinbarung für die Frachtbzw. Passagierverträge Binnenschiffahrtsrecht.

Fall II: Binnenschiffahrtsrecht gilt für diejenigen Rechtsfragen, die während der ganzen Reise nur einheitlich behandelt werden können, dagegen sind die Fragen, bei denen eine getrennte Behandlung möglich ist, je nach den Umständen, insbesondere nach dem Orte des Vorfalls, nach HGB. oder BSchG. zu beurteilen.

Fall III: Seerecht ist maßgebend für diejenigen Rechtsfragen, die einheitlich beurteilt werden müssen. Im übrigen unterstehen die während der Reise auftretenden Rechtsverhältnisse je nach den Umständen, insbesondere nach dem Orte des Vorfalls dem See- oder Binnenschiffahrtsrecht.

Fall IV: Es gilt das zu Fall III Gesagte.

Besonderer Erwähnung bedürfen die Rechtsfragen, die sich beim Zusammenstoß von Schiffen und bei der Bergung und Hilfsleistung ergeben, weil hier zwei Schiffe beteiligt sind bzw. sein können. Im Einzelfall ist, wie folgt, zu entscheiden:

1. Schiffszusammenstöße.

A. Ein regelmäßig zur Seeschiffahrt verwandtes Schiff kollidiert:

a) auf der See

mit einem Schiff des Falles I: es gilt für beide Schiffe Seerecht;

mit einem Schiff des Falles II: es gilt für beide Schiffe Seerecht, nur die an dem Schiffe des Falles II entstehenden Schiffsgläubigerrechte richten sich nach Binnenschiffahrtsrecht;

mit einem Schiffe des Falles III oder IV: es gilt für beide Schiffe Seerecht.

b) auf dem Binnengewässer:

mit einem Schiff des Falles I: es gilt für beide Schiffe Seerecht;

mit einem Schiff des Falles II: für das regelmäßig zur Seeschiffahrt verwandte Schiff gilt Seerecht, für das Schiff des Falles II kommen gemäß § 739 Abs. 1 HGB. die §§ 734—739 HGB., im übrigen BSchG. zur Anwendung;

mit einem Schiff des Falles III oder IV: für das regelmäßig zur Seeschiffahrt verwandte Schiff gilt Seerecht, für das Schiff des Falles III bzw. IV gelten die seerechtlichen Bestimmungen über Schiffsgläubigerrechte und gemäß § 739 Abs. 1 HGB. die Vorschriften der §§ 734—739 HBG., im übrigen BSchG.

B. Ein regelmäßig der Binnenschiffahrt dienendes Schiff kollidiert:

a) auf der See

mit einem Schiff des Falles I: für beide Schiffe gilt Seerecht, doch richten sich die an dem regelmäßig der Binnenschiffahrt dienenden Schiffe entstehenden Schiffsgläubigerrechte nach BSchG.;

mit einem Schiff des Falles II: für beide Schiffe gilt Seerecht, doch richten sich die an ihnen entstehenden Schiffsgläubigerrechte nach BSchG.;

mit einem Schiff des Falles III oder IV: für beide Schiffe gilt Seerecht, doch richten sich die an dem regelmäßig der Binnenschiffahrt dienenden Schiffe entstehenden Schiffsgläubigerrechte nach BSchG.

b) auf dem Binnengewässer

mit einem Schiff des Falles I: für das regelmäßig der Binnenschiffahrt dienende Schiff gelten gemäß § 739 Abs. 1 HGB. die §§ 734—739 HGB., im übrigen BSchG.; für das Schiff des Falles I gilt Seerecht;

mit einem Schiff des Falles II: für beide Schiffe gelten gemäß § 92 BSchG. die §§ 734—739 HGB., im übrigen BSchG.;

mit einem Schiff des Falles III oder IV: für beide Schiffe gelten gemäß § 92 BSchG. die §§ 734—739 HGB., im übrigen BSchG., jedoch sind die an dem Schiff des Falles III bzw. IV entstehenden Schiffsgläubigerrechte nach Seerecht zu beurteilen.

2. Bergung und Hilfsleistung.

A. Ein regelmäßig zur Seeschiffahrt verwandtes Schiff birgt[1]:

a) auf der See

ein Schiff des Falles I: es gilt Seerecht;

ein Schiff des Falles II: es gilt Seerecht, nur die Schiffsgläubigerrechte regeln sich nach BSchG.;

ein Schiff des Falles III oder IV: es gilt Seerecht.

b) auf dem Binnengewässer

ein Schiff des Falles I: es gilt Seerecht;

ein Schiff des Falles II: gemäß § 740 Satz 2 HGB. gelten die Vorschriften der §§ 740—753 HGB., im übrigen BSchG.;

[1] Das gleiche gilt hier und im folgenden für die Hilfsleistung.

ein Schiff des Falles III oder IV: es gelten die seerechtlichen Bestimmungen über Schiffsgläubigerrechte und gemäß § 740 Satz 2 HGB. die Vorschriften der §§ 740—753 HGB., im übrigen BSchG.

B. Ein regelmäßig der Binnenschiffahrt dienendes Schiff birgt:

a) auf der See

ein Schiff des Falles I: es gilt Seerecht;
ein Schiff des Falles II: es gilt Seerecht, nur die Schiffsgläubigerrechte richten sich nach BSchG.;
ein Schiff des Falles III oder IV: es gilt Seerecht.

b) auf dem Binnengewässer

ein Schiff des Falles I: es gilt Seerecht;
ein Schiff des Falles II: es gilt BSchG.;
ein Schiff des Falles III oder IV: es gilt BSchG., nur die Schiffsgläubigerrechte richten sich nach HGB.

C. Ein regelmäßig zur Seeschiffahrt verwandtes Schiff wird geborgen:

a) auf der See

von einem Schiff des Falles I, II, III, IV: es gilt Seerecht.

b) auf dem Binnengewässer

von einem Schiff des Falles I, II, III, IV: es gilt Seerecht.

D. Ein regelmäßig der Binnenschiffahrt dienendes Schiff wird geborgen:

a) auf der See

von einem Schiff des Falles I, II, III, IV: es gilt Seerecht, nur die entstehenden Schiffsgläubigerrechte richten sich nach BSchG.

b) auf dem Binnengewässer

von einem Schiff des Falles I: gemäß § 740 Satz 2 HGB. gelten die Vorschriften der §§ 740—753 HGB., im übrigen findet BSchG. Anwendung;
von einem Schiff des Falles II, III, IV; es gilt BSchG.